

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

Yttrande över Förlängd och breddad ekobonus

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller Trafikverkets förslag till förordning om breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter.¹

För att minska transporterens miljöpåverkan och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt underlätta för intermodala godstransporter, får Trafikverket om det finns medel för ändamålet, ge breddad ekobonus enligt förordningen. Breddad ekobonus lämnas för åtgärder som leder till att gods överflyttas från vägtransporter på det svenska vägnätet till järnvägs- och sjötransporter. Breddad ekobonus får ges till investeringar och för nya transporter eller förbättringar av befintliga transporter som leder till en överflyttning av gods från vägtransporter till järnvägs- och sjötransporter, enskilt eller i kombination.

I förordningsförslaget anges även vilka mottagare som breddad ekobonus får lämnas till, liksom villkor. Det anges för varje trafikslag vilka kostnader som är stödberättigade, liksom att breddad ekobonus inte får ges för längre tid än tre år.

Breddad ekobonus kan ges för både nya transportupplägg och förbättringar av befintliga transportupplägg. Stödet kan som mest uppgå till 30 procent av produktionskostnaden. Det aktuella stödet för en ansökan baseras på transportarbete i tonkilometer multiplicerat med en överflyttningfaktor. Överflyttningfaktorn utgörs av differensen i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg, alternativt sjöfart. Breddad ekobonus kan även ges till investeringar som underlättar och effektiviserar intermodala godstransporter, ett stöd på upp till 50 procent av investeringskostnaden inom spannet 0,5 till 10 miljoner kronor är möjligt. För rederier är det endast möjligt att få investeringsstöd med 10 procent för utrustning för omlastning, vilket följer av EU:s regler om statligt stöd till närsjöfart. Slutligen kan breddad ekobonus även ges för förberedande arbete som syftar till att undersöka möjligheterna för och säkerställa förutsättningarna för att kunna genomföra ett transportupplägg. För åren

¹ Definition från promemorian s. 8: Ett intermodalt transportupplägg är geografiskt avgränsat där flera trafikslag i samverkan bildar en transportkedja där gods överförs från ett transportslag till ett annat och bildar en transportkedja där minst två av trafikslagen väg, sjö och järnväg kombineras. Lasten kan vara beskriven i form av lastbärare, exempelvis trailers och containers, eller varuslag.

2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för breddad ekobonus.

Trafikverket föreslås pröva frågor om breddad ekobonus enligt förordningen. Om anspråken i ansökningarna överstiger tillgängliga medel, kommer Trafikverket göra en prioritering mellan projekten.

Förordningen föreslås träda i kraft den 1 september 2022.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Av remissen framgår att breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att minska transporternas miljöbelastning. Det ska ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan. De projekt som beviljas stöd ska bidra med en positiv klimatnytta och stödet ska endast utgå vid en betydande minskning av växthusgaser.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Regelrådet har i remissen inte kunnat utläsa en beskrivning av alternativa lösningar. Effekter av om någon reglering inte kommer till stånd går att utläsa av förslagets syfte.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är bristfällig.

Regelrådet finner att beskrivningen av effekter av om någon reglering inte kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I remissen finns en genomgång av relevanta EU-rättsliga regleringar. Det anges att Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd finns i EUF-fördraget och kompletteras med bland annat riktlinjer och beslutspraxis från kommissionen. Förslaget till breddad ekobonus anges, mot bakgrund av uppdragets tidsram, förhålla sig inom ramarna för dessa. Det finns idag inte några riktlinjer som är specifikt inriktade mot stöd som syftar till att främja intermodala transportlösningar, utan vägledning får tas utifrån hur varje enskilt transportslag regleras specifikt samt från kommissionens beslutspraxis. Förslagsställaren redogör därefter för relevanta EU-rättsliga regleringar.²

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

² Promemorian s. 30-34.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av remissen framgår att man är medveten om att den satta tidsplanen, med ikraftträdande av den föreslagna förordningen den 1 september 2022, kan vara väl optimistisk. Regelrådet har inte kunnat utläsa någon beskrivning av behovet av speciella informationsinsatser.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet noterar att det åtminstone finns en reflektion kring den föreslagna tidpunkten för ikraftträdande. Givet förslagets karaktär kan beskrivningen godtas. Vad gäller en beskrivning av behovet av speciella informationsinsatser hade en sådan beskrivning varit särskilt relevant med tanke på den mycket korta tiden fram till tidpunkten för ikraftträdande.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkt för ikraftträdande är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av behovet av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av berörda företag utifrån antal och storlek. Vad gäller berörda företag utifrån bransch framgår de primärt berörda branscherna av förslagets karaktär, och kan godtas i detta ärende.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal och storlek är bristfällig.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I remissen saknas det en beskrivning av de administrativa kostnader som förslaget kan medföra för företagen i samband med ansökan om breddad ekobonus, vilket är en brist.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på företagens administrativa kostnader är bristfällig.

Andra kostnader och verksamhet

I remissen framgår det vilka kostnader som är stödberättigade, liksom när stöd inte kan utgå. Det hade varit önskvärt med en åtminstone överskådlig beskrivning med något exempel hur tidigare stöd har utbetalats och hur mycket företagen själva har investerat. Eftersom förslaget likaså kan påverka företagens verksamhet hade det varit önskvärt med en tydligare beskrivning även i denna del. Med det sagt, kan det som framgår i remissen beträffande andra kostnader och verksamhet godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på företagens andra kostnader, liksom verksamhetspåverkan, är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Det anges att syftet med en breddad ekobonus är att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. I och med förslagets syfte kan Regelrådet konstatera att det är utformat så

att det får en konkurrenssnedvridande effekt till nackdel för transport på väg. I det nu remitterade förslaget har Regelrådet inte kunnat återfinna någon information om vilka åtgärder som planeras för att stärka transport på väg, exempelvis i en omställning för minskad klimatpåverkan.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Då flertalet andra aspekter har bedömts bristfälligt beskrivna, kan Regelrådet inte utesluta att det även finns en påverkan på företagen i andra avseenden som heller inte framgår av remissen.

Regelrådet finner att beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Som framgår ovan saknas det en beskrivning av berörda företag utifrån storlek. Det är därmed inte utrett om det finns sådana företag att ta hänsyn till, vilket är en brist i redovisningen. Det går därför inte att ta ställning till om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

Sammantagen bedömning

Enligt Regelrådet går det att i promemorian utläsa vissa beskrivningar som vanligen finns i en konsekvensutredning, även om det saknas en fullständig konsekvensutredning med innehåll enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Som framgår ovan har beskrivningar av alternativa lösningar och behovet av informationsinsatser utelämnats. Detsamma gäller för berörda företag utifrån antal och storlek, förslagets påverkan på företagens administrativa kostnader, konkurrensförhållanden, regleringens påverkan på företagen i andra avseenden, liksom om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet kan konstatera att det är mycket kort framförhållning från det att remisstiden löper ut till det att förordningen föreslås träda i kraft. För att belysa samtliga effekter som förslaget kan medföra är det, trots den knappa tiden, Regelrådets rekommendation att det remitterade underlaget kompletteras med de utelämnade beskrivningarna och remitteras till berörda innan det träder i kraft.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 30 juni 2022.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Claes Norberg
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv
Föredragande